Autos inolvidables



ARGENTINOS

3



IKA Torino 380 W - 1967

El gran orgullo nacional



SALVAT

Torino 380 W

Tuvo que esperar hasta una carrera de autos de 1969 para empezar a convertirse en un modelo legendario. Aquella Misión Argentina en Nürburgring sellaba definitivamente su destino en la historia.



EL GRAN ORGULLO NACIONAL

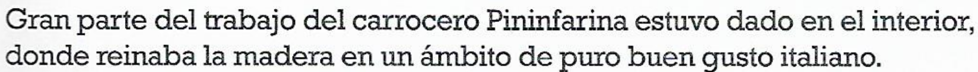
Pensado para meterse entre los Rambler y los productos pequeños de Renault, tenía la ardua tarea de competir contra los Ford Falcon, Chevrolet 400 y Valiant de la época. Nadie se imaginó como terminaría esta historia.



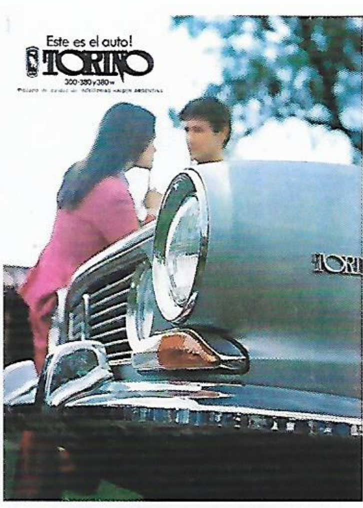
Torino 380 W

Desde sus orígenes supo reunir lo mejor de dos mundos, partiendo desde un modelo americano al que se le imprimió una exquisita impronta europea.



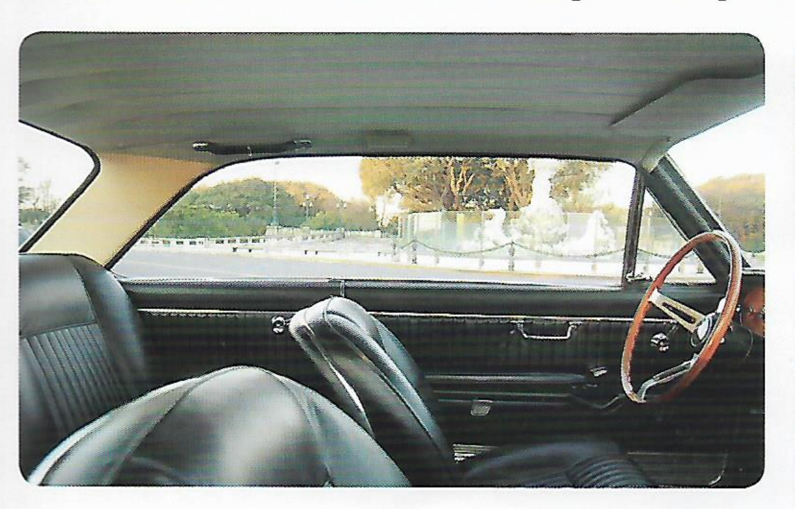


Gran parte del trabajo del carrocero Pininfarina estuvo dado en el interior, donde reinaba la madera en un ámbito de puro buen gusto italiano.



BAUTISMO

En la decisión de convocar a Battista Farina y a su estudio de diseño tuvo bastante que ver Juan Manual Fangio, quien luego también comandaría la Misión Argentina en Nürburgring. El nombre Torino responde a la ciudad donde estaba asentado el afamado carrocero.





CAMUFLADOS

Antes de su lanzamiento había que probar la forma en que el motor Tornado se amalgamaría con la carrocería y, sobre todo, con su esquema de suspensiones. Para eso IKA rodó cuatro unidades por caminos del país durante dos años, recorriendo un total de nada menos que 800 mil kilómetros.



Cuando en 1955 se colocaba en Córdoba la piedra fundamental de la fábrica de autos de la recientemente creada Industrias Kaiser Argentina, nadie tenía muy en claro cuál sería su destino. Pero lo cierto es que con el tiempo se convirtió en la cuna de importantes vehículos para los argentinos, a lo largo de los 60 años que lleva en funcionamiento. Desde su presentación, en noviembre de 1966, el Torino cimentó una historia que pronto pasó a ser leyenda, lisa y llanamente. El acuerdo entre IKA y las americanas Kaiser y American Motors, permitió la fabricación local de modelos como el Jeep, la Estanciera, Gladiator, el Carabela, y varios modelos Rambler. Pero había uno más chico, denominado American, que fue el elegido para usarlo simplemente como base para un nuevo modelo rediseñado. Para eso, se encomendó el trabajo al famoso estudio Pininfarina, que reformuló su aspecto exterior (sobre todo la trompa) y también su habitáculo, para que se viera más europeo. Ya se sabía que el Torino sería la estrella de IKA y pronto una gran parte de los recursos técnicos y humanos de la planta cordobesa Santa Isabel estuvieron dedicados al "Toro de las Pampas". El escenario del lanzamiento fue el Autódromo de Buenos Aires, ámbito ideal para un auto que pasaría a la historia también por sus hazañas en las pistas, como la resonante actuación en La Maratón de la Ruta de 1969, desarrollada en el difícil trazado alemán de Nürburgring, o su protagonismo en el Turismo Carretera. El primer Torino sedán fue el 300, mientras que la cupé tope de gama fue bautizada 380 W, que contaba con tres carburadores Weber, que le entregaban 176 caballos de fuerza. La mecánica partía de un 3,8 litros de seis cilindros en línea, con tracción trasera y transmisión manual ZF de cuatro marchas. El Torino no fue un éxito instantáneo en los concesionarios, pese a tener que competir con productos ya consolidados, como el entonce rey Ford Falcon. Pero cuando logró







su consagración en Alemania, todo cambió. El Toro continuó su evolución con el paso de los años, con diferentes versiones y cambios de línea. El último modelo terminó saliendo de fabrica con el rombo en la parrilla y bajo la denominación de Renault Torino, lo que representaba un hecho inédito para la marca francesa: en Argentina se vendía un modelo que no se podía comprar en ningún concesionario Renault del resto del mundo. El Toro se ofreció en la red hasta fines del ´81, aunque durante unos meses del ´82 se podía encargar a pedido.

SILUETA

La versión cupé arrancaba suspiros como si fuera la más hermosa mujer que pudiera uno encontrarse en la calle. La caída de la luneta y la ausencia de parante central fueron de los detalles más apreciados por sus seguidores.





En 15 años de existencia, se comercializaron casi 99.800 Toros. El 57 % fueron cupé, mientras que el 43 % restante fueron 4 puertas.





INTERIOR

Los asientos estaban tapizados en cuero y los delanteros podían preconfigurarse para que sus respaldos se acomoden a diferentes gustos. La palanca de cambios al piso era un detalle de distinción inobjetable.



VERSIONES DESTACADAS





1970-1973

Con el primer cambio de línea, también se modificó la denominación. El TS reemplazó al 380 y la GS al 380W, Manteniendo los 3 Weber y la batería en el baúl por falta de espacio.

1973-1977

El cambio más importante debajo del capó llegó en ese año. El motor recibió un cigüeñal con siete bancadas en vez de cuatro.





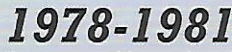


1973-1979

El Grand Routier fue la versión sedán del Torino que sucedió al SE, y se vendió hasta 1979. Primero montó el 230 de 152 caballos, y luego el 233 de 170. También cambiaron sus manijas de puertas, y gran parte del interior.

1978-1981

Un gran cambio en el modelo, que ya lucía emblemas de Renault. Pasó a contar con pasacasette, cinturones de seguridad inerciales, apoyacabezas integrados en sus butacas, y otros toques de exclusividad, para enfrentarse a los deportivos importados.





Fuera de serie

En los setenta proliferaban carroceros que tomaban un auto de fábrica y lo modificaban para darle un toque más distintivo. Así nacieron el Ciervo (izquierda), hecho por Elvio Winograd, creador también del Tiwle, el Comahue desarrollado por Lutteral (derecha), o el Tulia GT de Tulio Crespi.





» TÉCNICA



Una obra maestra de la ingeniería

Presentado en 1966, el Torino fue el primer auto desarrollado y construido íntegramente en Argentina. Actor principal de la gran hazaña de Nürburgring, durante sus 15 años de vida, colocó 99.792 unidades.



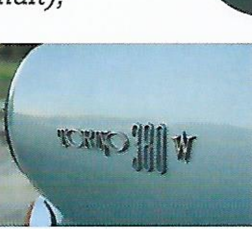
IMPRESIONANTE

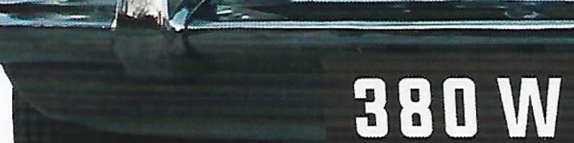
El motor Tornado del 380W se caracterizaba por montar tres carburadores Weber duales de tiro horizontal y 45 mm. de diámetro. Para ello se debió modificar la tapa de cilindros.



TORNADO

El nombre del famoso motor desarrollado en el país se complementaba con la sigla OHC y el número 230. Las letras significan árbol de levas a la cabeza (Over Head Camshaft), mientras que los números representan la cilindrada en pulgadas cúbicas





CAJA ZF DE 4 MARCHAS

Las relaciones de la primera y segunda marcha le otorgan una salida y una reacción digna de un deportivo. El Torino 380W es capaz de llegar a los 100 km/h en 10 segundos.

DIMENSIONES

Las cotas del Toro son: 4.725 mm de largo, 1.778 mm de ancho, y 1.410 mm de alto. La distancia entre ejes era de 2.723 mm, mientras que las trochas, 1.440 mm (delantera) y 1.432 mm (trasera)





ITALO-ARGENTINO

De estilo italiano, el Torino fue la última obra maestra del diseñador Battista Farina, más conocido como Pininfarina. Su mecánica y desarrollo son completamente argentinos, y sólo se produjo en Santa Isabel, Córdoba



CONFORTABLE

A pesar de su concepto deportivo, el Torino ofrece un buen confort de marcha heredado de su ancestro norteamericano.

» CARACTERÍSTICAS

MOTOR
Delantero longitudinal.
Tornado Superpower 230, seis cilindros en línea, árbol de levas a la cabeza.
Refrigeración por agua. Cigüeñal apoyado en cuatro bancadas. Alimentación por tres carburadores Weber 45 DCOE-17 duales.
Block de cilindros de fundición integral
Cilindrada: 3.770 cm^3
Diámetro y carrera: 84,94 x 111,12 mm
Relación de compresión de 7,5:1
Potencia: 176 HP a 5.000 rpm
Torque: 30 kgm a 2.000 rpm

TRANSMISIÓN
Tracción trasera. Caja ZF de cuatro relaciones sincronizadas, y marcha atrás.
Relaciones: 1ª 2.83:1; 2ª 1.85:1; 3ª 1.38:1; 4ª 1:1: MA 3.15:1. Relación de diferencial 3.07:1
Palanca de cambios al piso.
Embrague: monodisco seco por placa de presión.

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente, de trapecio articulado, con resortes helicoidales, brazo inferior simple con brazo reactor y barra estabilizadora. Trasera: eje rígido, resortes helicoidales y cuatro barras reactoras. Amortiguadores: hidráulicos de acción directa y doble efecto.

FRENOS
Discos adelante, y tambores atrás.

FABRICANTE
IKA-Renault.

VELOCIDAD MÁXIMA
199,4 km/h

ACELERACIÓN
0-100 km/h: 10,3 seg.

FRENADO
A 100 km/h: 51 m

CONSUMO
En ciudad: 6 km/l • En ruta: 7 km/l

Desde que fue lanzado en el Autódromo de Buenos Aires, el 30 de noviembre de 1966, el Torino se convirtió en uno de los íconos de la industria automotriz argentina.

Usina de autos inolvidables



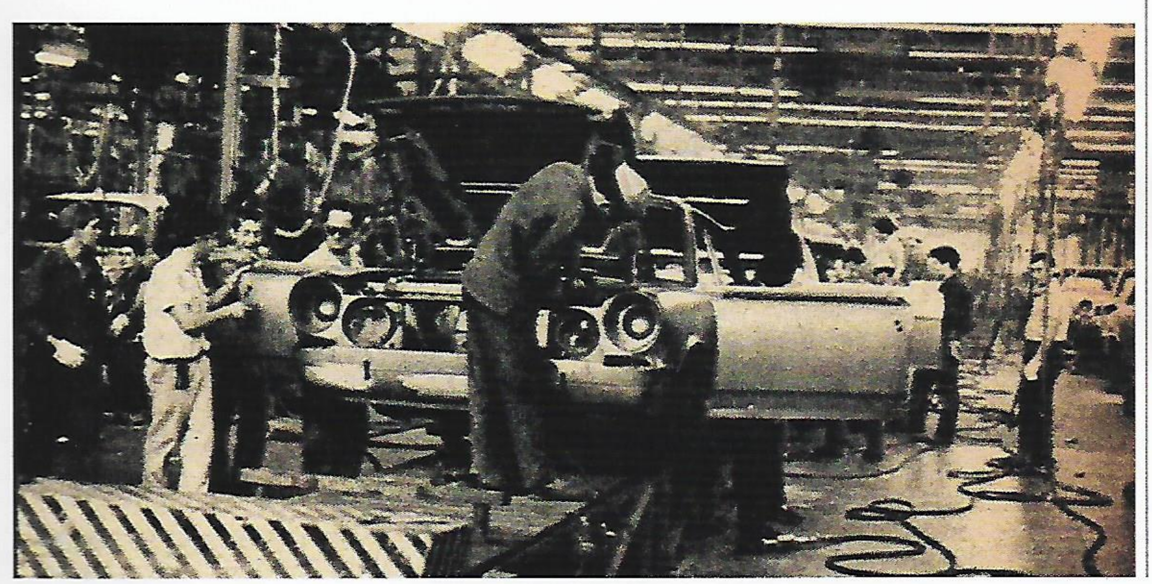
El Torino fue el modelo más importante de la historia de IKA, pero no el único hoy recordado con nostalgia de aquellas creaciones salidas de la planta cordobesa, hoy aún en actividad. En sus primeros años de historia, Santa Isabel dio vida al Jeep, la Estanciera, el Kaiser Carabela, Renault Gordini, varios Rambler, y otros.

IKA, siglas de Industrias Kaiser Argentina, fue fundada a comienzos de 1955 con capitales de la compañía norteamericana Kaiser Motor Corp., pero también con aportes de otros privados y también del Estado Nacional, que participó en el arranque con IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado). Su fábrica fue emplazada en Santa Isabel, en las afueras de Córdoba capital, donde poco más de un año después salía de sus líneas de montaje el primer Jeep, el mismo que Kaiser producía en los Estados Unidos. Luego vinieron otros inolvidables de IKA, como la Estanciera o el Kaiser Carabela. En 1959 se llegó a un acuerdo con Renault para producir el pequeño Dauphine/Gordini; una iniciativa similar con American Motors concibió a los Rambler y a la Gladiator. En 1967 Renault pasó a ser socio mayoritario, creándose IKA-Renault, y en 1975 la marca del rombo se quedó con todas las acciones, dando origen a Renault Argentina.



ARRANQUE Y EXPLOSIÓN

El Jeep (arriba, 1956), descendiente del original Willys, fue el primer modelo que IKA fabricó en Santa Isabel, la misma planta que años después vería el nacimiento del auto argentino por excelencia (abajo, 1966).





ÁRBOL GENEALÓGICO

El Torino fue inspirado en un auto prexistente; un Rambler de porte medio llamado American. En Argentina, varios modelos de esta marca fueron producidos entre 1962 y 1975, año hasta el que sobrevivió el lujoso Ambassador, recordado como el "auto presidencial".







EL BRAZO FUERTE DE LA LEY

La gran mayoría de los argentinos asocia al patrullero con el Falcon, pero el Torino también supo ser vehículo de la policía, como lo atestigua esta foto en la que también se aprecia un Jeep IKA.



PRIMOS POLÍTICOS

Otro de los modelos producidos bajo licencia fue el Bergantín (arriba), que no era otra cosa que un Alfa Romeo 1900. En su país de origen había dejado de producirse y acá estiró su vida hasta 1962. La Estanciera (abajo) fue un vehículo de tracción integral presentado en 1957 y que fue fabricado hasta 1967.

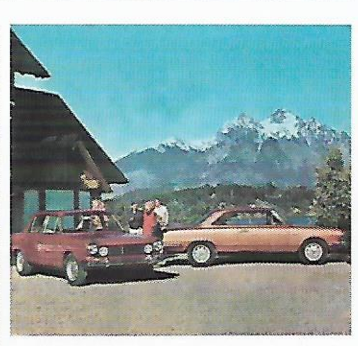




IKA JUNTO A RENAULT

El primer modelo Renault fabricado en Argentina fue el Dauphine en 1960, y dos años más tarde llegó el Gordini. En la foto, un ejemplar de este último expuesto en Autoclásica, el tradicional festival de autos clásicos.





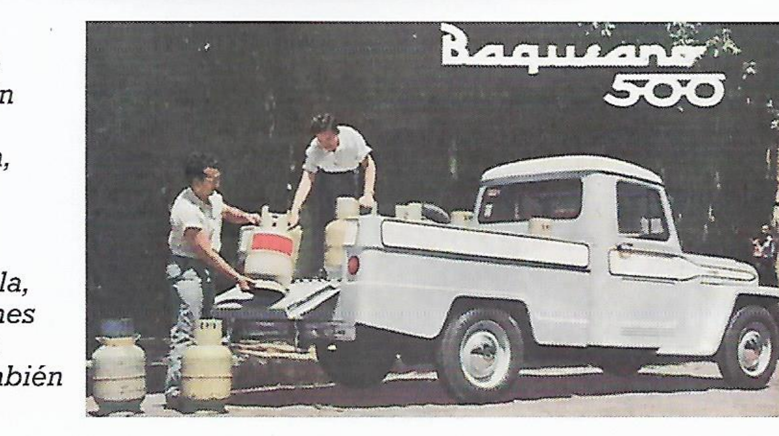
PUBLICIDADES

Las publicidades del Torino evocaban a la razón y también al corazón, dos recursos que con los autos funcionaron en todas las épocas

Vista aérea de la planta cordobesa Santa Isabel inaugurada en 1956 y aún hoy vigente



El Baqueano era la versión pick-up de la Estanciera, fabricado entre 1959 y 1963. Como aquella, tenía versiones con tracción simple y también con doble.



Talento nacional

Dueño de una brillante seguidilla de títulos en el TC en el segundo lustro de la década del '60, el Torino abrió los ojos del mundo entero con su hazaña en las "Las 84 Horas de Nürburgring".



La pasión es tan grande, tan intensa, que pueden pasar 45 años del último título de una marca en el Turismo Carretera sin que la fidelidad de sus hinchas y el respeto de sus rivales se lastimen gravemente. Esto pasa con el Torino. Claro que el destino le hizo un guiño de tal valor que es imposible traducirlo en una medida racional. Le dejó un apellido ilustre del automovilismo nacional como apéndice imborrable de su historia. Di Palma es Torino. O viceversa. No es único, claro, pero la familia de Arrecifes traza una línea que aún persiste en el libro grande de la categoría. Desde Rubén Luis, pasando por Patricio y ahora con Luis José, también conocido como el hijo de José Luis. El "Loco Luis" fue el último campeón de TC con la marca, en 1971, y Patricio, el último subcampeón, en 2006. Como un puente que une la riquísima historia de este modelo que en la segunda mitad de la década del '60 marcó la escena del automovilismo deportivo nacional. A Di Palma (60 triunfos con la marca en diversas categorías, dos títulos en TC y uno en Supercart) hay que sumarle glorias de la talla de Copello (bicampeón) y Perkins (campeón), también Gradassi, Ternengo, también Juan María Traverso y hasta José María López, que fue tercero en el certamen 2009. Fuera del habitáculo, un hombre clave en el nacimiento de esta historia: Oreste Berta, desde su reducto en Alta Gracia. El mago posó su capacidad sobre el 380W, creando un equipo soñado, el trío CGT: Eduardo Copello, Héctor Luis Gradassi y Jorge Ternengo. Debut para la historia en "La Vuelta de San Pedro", el 26 de febrero de 1967, con victoria para Gradassi y título de la temporada para Copello. Dos años más tarde llegaría el punto máximo de rendimiento y reconocimiento para el Torino. "Las 84 Horas de Nürburgring" de 1969,





Eduardo Copello posando con el Torino 380W #3, el único que llegó a terminar las 84 horas de Nürburgring. Cacho Franco es el que estaba manejando cuando cayó la bandera de cuadros. Sólo 19 autos de 64, terminarían llegando a la meta.

67 HORAS

Ese fue el tiempo que el Torino estuvo punteando la Maratón de la Ruta. Le alcanzó para ganar su categoría y terminar cuarto en la general, después de 9.448 km. recorridos.

Los autos #1 (Luis Rubén Di Palma, Carmelo Galbato y Oscar Fangio) y #2 (Gastón Perkins, Jorge Cupeiro y Eduardo Rodríguez Canedo) debieron abandonar. La Misión Argentina estaba liderada por Juan Manuel Fangio, secundado por Oreste Berta en la parte técnica.





LIEBRE = TORINO

Arriba, de izquierda a derecha, el Torino #18 de Hugo Gimeno, la Liebre 1 y 1/2 #6 de Luis Rubén Di Palma, y la Garrafa de Andrea Vianini (#12), un auto con chasis basado en el Bargantín y con motor Chevrolet. A la izquierda, Héctor Luis Gradassi, que debutó ganando en el TC con un Toro en el ´67.

TODO EN FAMILIA

Luis José "Josito" Di Palma terminó en el tercer puesto de la temporada 2013 de Turismo Carretera con un Torino Cherokee (fotos grandes). Luis Rubén Di Palma, su abuelo, fue campeón de la categoría en 1970 (foto pequeña). El "Loco Luis", tal el apodo con el que pasó a la posteridad, se consagró en la Fórmula A, por entonces conformada por carreras disputadas en circuitos semipermanentes y ruteros. Repitió el año siguiente.



TORINO CAMPEÓN DEL TC

1967 Eduardo Copello
1969 Gastón Perkins
1970 Luis Rubén Di Palma (Fórmula A)
1970 Eduardo Copello (Fórmula B)
1971 Luis Rubén Di Palma

Su año en el TC fue 1970, dominado también por las Liebres. Ocuparon los tres primeros puestos de los dos campeonatos.

un equipo argentino con los mejores pilotos, y mejor el auto del momento. Juan Manuel Fangio y Oreste Berta estaban al mando del team integrado por: Rubén Luis Di Palma, Oscar "Cacho" Fangio y Carmelo Galbato (#1); Gastón Perkins, Eduardo "Chino" Rodríguez Canedo y Jorge Cupeiro (#2); Eduardo Copello, Alberto Rodríguez Larreta (Larry) y Oscar Mauricio "Cacho" Franco (#3). Con el objetivo cumplido, el regreso triunfal desde Alemania fue con el Toro #3 ubicado en cuarto lugar, detrás de un Lancia, un BMW y un Triumph. Luego del retiro del Chueco Fangio, en 1958, Argentina volvía a llenar las tapas de los medios especializados en automovilismo, gracias al Toro.

